

Zitting 1978–1979

**15 471 (R 1115)**

**Verdrag en Exploitatieovereenkomst inzake de Internationale Organisatie voor Maritieme Satellieten (INMARSAT) beide met bijlage; Londen, 3 september 1976**

**Nr. 1**

Ter griffies van de Eerste en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ontvangen 6 februari 1979. De wens dat deze overeenkomst aan de uitdrukkelijke goedkeuring van de Staten-Generaal zal worden onderworpen, kan door of namens een of beide Kamers of door ten minste vijftien leden van de Eerste Kamer dan wel dertig leden van de Tweede Kamer of de Gevolmachtigde Minister van de Nederlandse Antillen te kennen worden gegeven uiterlijk op 8 maart 1979.

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitters van de Eerste Kamer en van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 30 januari 1979

Ter voldoening aan het bepaalde in het tweede lid van artikel 60 en onder verwijzing naar het derde lid van artikel 61 van de Grondwet, alsook naar het eerste lid van artikel 24 van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden, de Raad van State van het Koninkrijk gehoord, heb ik de eer u hierbij de Franse en de Engelse tekst en de vertaling in het Nederlands over te leggen van het op 3 september 1976 te Londen tot stand gekomen Verdrag en de Exploitatieovereenkomst inzake de Internationale Organisatie voor Maritieme Satellieten (INMARSAT), beide met bijlage (Trb. 1978, 122).

Een toelichtende nota bij deze overeenkomsten gelieve u hiernevens aan te treffen.

De goedkeuring wordt voor het gehele Koninkrijk gevraagd.

Aan de Gouverneur van de Nederlandse Antillen is verzocht hogerge-noemde stukken op 6 februari 1979 over te leggen aan de Staten van de Nederlandse Antillen.

De Gevolmachtigde Minister van de Nederlandse Antillen is van deze overlegging in kennis gesteld.

De Minister van Buitenlandse Zaken,  
C. A. van der Klaauw

### I. Korte samenvatting

Op grond van een in 1966 genomen initiatief van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (IMCO) werd door een daartoe ingestelde commissie van deskundigen op het gebied van maritieme satellieten een studie uitgevoerd betreffende een mogelijk gebruik van satellietcommunicatie voor het maritieme berichtenverkeer. In haar rapport van september 1974 kwam genoemde commissie, waarin door Nederland actief werd deelgenomen, tot de conclusie dat, gezien de frequentie-schaarste, de onvolkomenheden van de conventionele communicatiemiddelen en de ontoereikendheid, als gevolg van minder goede overdracht van radiosignalen, van deze middelen om in de behoefte van het zich steeds uitbreidende berichtenverkeer voor de wereldscheepvaart te blijven voorzien, er een reële behoefte aan satellietcommunicatie voor het maritieme berichtenverkeer verwachtbaar is. Niet alleen zou daardoor de snelheid, kwaliteit en betrouwbaarheid van de berichtgeving verbeteren, tevens zouden nieuwe faciliteiten geboden kunnen worden met betrekking tot de veiligheid ter zee, de plaatsbepaling, de snelle overbrenging van uitgebreide gegevens op het gebied van de meteorologie, hydrografie en oceanografie en van informatie welke de economische bedrijfsvoering van de scheepvaart ten goede komt.

Zowel op grond van de economische belangen van de scheepvaart als die van een doeltreffende navigatie en de veiligheid ter zee besloot de Algemene Vergadering van de IMCO in 1973 een internationale conferentie aan het onderwerp «maritieme satellietcommunicatie» te wijden. Deze conferentie welke tussen eind april 1975 en begin september 1976 drie zittingen hield kwam tot de conclusie dat in de behoefte aan maritieme satellietcommunicatie – gezien het wereldwijde karakter van de zeescheepvaart – het meest effectief zou kunnen worden voorzien door één wereldwijd systeem dat onder beheer zou moeten staan van een internationale organisatie. De conferentie bereikte overeenstemming over de tekst van een tussen staten te sluiten verdrag waarin het administratief beheer over de bij dat verdrag op te richten Internationale Maritieme Satelliet Organisatie (INMARSAT) wordt geregeld en over de tekst van een Exploitatieovereenkomst, te sluiten tussen door bij het Verdrag aangesloten staten danwel tussen door deze aan te wijzen bevoegde organen, waarin de exploitatie en financiering van door de INMARSAT te huren of aan te schaffen satellietapparatuur wordt geregeld.

Dat voor deze structuur met twee overeenkomsten en de mogelijkheid van verschillende soorten partijen is gekozen, vindt zijn oorzaak in het volgende. Er zijn landen, zoals bij voorbeeld de Verenigde Staten en Japan, waar de openbare communicatie in handen is van particuliere ondernemingen. Voor deze landen was het onaanvaardbaar om alles in één overeenkomst op regeeringsniveau te regelen, omdat aldus ook in deze landen de Regering uiteindelijk verantwoordelijk zou worden voor de financiële en andere verplichtingen die voor de particuliere ondernemingen uit deze overeenkomst zouden voortvloeien, hetgeen zij principieel van de hand wijzen.

Waar in het hiernavolgende sprake is van partij, wordt bedoeld een staat waarvoor het verdrag in werking is getreden; waar sprake is van een ondertekenaar wordt bedoeld een partij of een door een partij aangewezen bevoegd orgaan waarvoor de Exploitatieovereenkomst in werking is getreden. Financiering van de investeringen (inclusief de aanloopkosten) van de INMARSAT-organisatie door de ondertekenaars zal geschieden naar rato van het gebruik van de satellietapparatuur. In de Exploitatieovereenkomst (artikel IV) is de aanvangslijmiet van het kapitaal vastgesteld op 200 mln. Amerikaanse dollars; dit bedrag werd voldoende geacht voor het tot stand brengen van een eerste generatie satellieten. Het is de bedoeling dat het maritieme satellietstelsel door INMARSAT «op een gezonde economische en financiële basis en met inaanmerkingneming van aanvaarde commerciële principes» zal worden geëxploiteerd. In het verdrag is bepaald dat de IN-

MARSAT-Organisatie uitsluitend is voor vreedzame doeleinden. Het systeem is dan ook uitsluitend bedoeld voor de handelsscheepvaart en andere activiteiten op zee.

Vooruitlopend op de inwerkingtreding van het verdrag, die uiterlijk op 3 september 1979 dient plaats te vinden, verricht een commissie van voorbereiding voorbereidende studies en handelingen, om de doeltreffende functionering van de INMARSAT-Organisatie te bespoedigen zodra deze is opgericht.

Ondergetekenden zijn van mening dat het Koninkrijk der Nederlanden als scheepvaartnatie en gezien haar belangrijke havenactiviteiten, ergo met een omvangrijk scheepsradioverkeer, niet afzijdig kan blijven van deelname aan de INMARSAT-Organisatie. Van meerdere overwegingen hiertoe zij o.a. vermeld dat een zo groot mogelijke Westeuropese deelname de belangen van de Westeuropese industrie bij leveranties aan het INMARSAT-ruimte-segment het best kan behartigen.

## **II. Het Verdrag en de Exploitatieovereenkomst.**

### *a. Algemeen en achtergrond*

Aan de algemene achtergrond, die in de korte samenvatting is vermeld, kan het volgende worden toegevoegd. De toepassing van satellieten ten behoeve van de scheepvaart is niet alleen in de IMCO in de achterliggende jaren onderwerp van gesprek geweest, maar eveneens in andere internationale organisaties. Zo heeft de VN Commissie voor Vreedzaam Gebruik van de Kosmische Ruimte mogelijkheden bestudeerd om te komen tot een navigatiesatellietensysteem voor plaatsbepaling. Het was echter van het begin af aan duidelijk dat het uit financieel oogpunt wenselijk zou zijn deze satellieten niet uitsluitend voor plaatsbepaling, maar ook voor communicatiefuncties te gebruiken. De technische en operationele aspecten van maritieme telecommunicatiesatellieten zijn eveneens onderwerp van studie geweest in de Internationale Vereniging voor Telecommunicatie (ITU), die evenals de IMCO tot de gespecialiseerde organisaties van de Verenigde Naties behoort. Op een in 1971 onder auspiciën van de ITU gehouden conferentie werden reeds frequenties toegewezen ten behoeve van satellietcommunicatie voor de maritieme mobiele radiodienst. Na afloop van deze conferentie besloot de IMCO studies aan te vangen betreffende de operationele behoeften aan een maritiem satellietensysteem alsmede de technische, financiële en organisatorische aspecten verbonden aan een dergelijk systeem. Deze studies werden uitgevoerd in nauwe samenwerking met de ITU, de Internationale Organisatie voor Burgerluchtvaart (ICAO), de Wereld Meteorologische Organisatie (WMO) en vele andere gouvernementele en niet-gouvernementele internationale organisaties, waaronder o.a. «International Chamber of Shipping» (ICS) en de «International Confederation of Free Trade Unions» (ICFTU) waarin resp. de redersverenigingen en vakbonden internationaal zijn georganiseerd.

Het belang van de toepassing van satellieten voor de scheepvaart werd eveneens onderkend door het Europese Ruimte Agentschap (ESA), dat op basis van een overeenkomst tussen het Agentschap en 9 ESA lid-staten een programma begon, gericht op de ontwikkeling, vervaardiging en lancering van een experimentele en pré-operationele maritieme telecommunicatiesatelliet, het z.g. MAROTS-programma (Trb. 1975, 77). In de memorie van toelichting bij het wetsontwerp tot goedkeuring van een aantal overeenkomsten op het gebied van het ruimteonderzoek en de ruimtetechnologie (Kamerstuk 13 846, nr. 3) is nader ingegaan op de achtergronden van dit programma.

Inmiddels bestaan er plannen om het MAROTS-systeem operationeel te gaan gebruiken, waarbij de exploitatie in handen zal worden gelegd van een door de Westeuropese PTT-administratie opgerichte organisatie, genaamd Interim Eutelsat.

In de Verenigde Staten is de toepassing van satellieten voor het maritieme mobiele radioverkeer reeds in een commerciële fase getreden. Sedert 1976 is het MARSAT-systeem, dat eigendom is van een Amerikaans consortium, operationeel. Dit systeem is toegankelijk voor schepen van alle nationaliteiten.

Gezien deze snelle ontwikkelingen vindt momenteel internationaal overleg plaats tussen belanghebbende instanties om in een «Joint Venture» de bovengenoemde Europese en Amerikaanse activiteiten te bundelen in een systeem dat als voorloper voor een toekomstig INMARSAT-systeem zou kunnen dienen.

*b. De wenselijkheid om tot de oprichting van een nieuwe beheersorganisatie te komen*

De conferentie meende dat voor een efficiënt gebruik van een aan de maritieme mobiele dienst toegewezen frequentiespectrum, voor een efficiënt gebruik van de mogelijke posities van satellieten in de geo-stationaire baan en ter wille van de uniformiteit van de toe te passen telecommunicatiesystemen en scheepradioinstallaties het beheer en de exploitatie van het satelliet-systeem in handen dient te komen van één enkele internationale organisatie. De enige bestaande internationale organisatie die hiervoor in aanmerking zou komen is de INTELSAT-organisatie (Trb. 1972, 65), die momenteel een omvangrijk internationaal telecommunicatie-satellietensysteem voor de vaste verbindingen exploiteert. Voor deze organisatie is niet gekozen omdat zij voor de Oostbloklanden uit politieke overwegingen onaanvaardbaar is en het maritieme mobiele verkeer slechts een fractie zal bedragen van het vaste verkeer, zodat het de vraag is of de belangen van de specifiek maritieme landen tot hun recht komen bij exploitatie door INTELSAT. Er bestond dan ook een duidelijke voorkeur – en de conferentie heeft dit bevestigd – om gezien het specifieke karakter van de maritiem mobiele dienst in ieder geval de exploitatie in handen te leggen van een nieuw op te richten internationale organisatie. Dienstverlening door INTELSAT, bij voorbeeld door het beschikbaar stellen van een ruimtesector, is evenwel niet uitgesloten.

*c. De kapitaalbehoeften van de INMARSAT-organisatie*

De conferentie heeft een netto-uitgavenplafond voor investeringen en exploitatiekosten van 200 mln. Amerikaanse dollars vastgesteld. Dit bedrag zal naderhand zo nodig door de raad kunnen worden gewijzigd (Artikel IV)<sup>1</sup>.

De eerste verdeling van de investeringsaandelen is ter conferentie door middel van onderhandeling vastgesteld. Uitgangspunt waren de huidige verkeersgegevens, gecorrigeerd met een factor die verband houdt met het toekomstig gebruik van satellietcommunicatie door schepen groter dan 10 000 brt. De eerste investeringsaandelenverdeling zal worden herzien 2 à 3 jaar na in dienst stellen van de INMARSAT-ruimtesector.

Om in de kapitaalbehoeften te voorzien werden de investeringsaandelen van ondertekenaars in de organisatie vastgesteld op basis van het gebruik van de INMARSAT-ruimtesector, waarbij het gebruik wordt verdeeld in twee gelijke delen, een scheepsgedeelte en een landgedeelte (Artikel V). Het gedeelte tussen ruimtesector en schip (scheepsgedeelte) wordt gerekend tot het gebruik van de ondertekenaar of partij tot wie het betreffende schip behoort. Het gedeelte tussen ruimtesector en land van bestemming of afkomst van een bericht (landgedeelte) wordt gerekend tot het gebruik van de ondertekenaar of partij behorende bij het betreffende land. Deze berekeningsmethode kan tot buitensporig hoge investeringen leiden voor landen met een groot aantal schepen maar met weinig landverkeer (goedkope-vlaglanden o.a.).

Voor dergelijke landen, waar de verhouding tussen het totale scheepsverkeer en het totale landverkeer meer bedraagt dan 20:1, is bepaald, dat desgewenst het investeringsaandeel wordt vastgesteld op basis van tweemaal

<sup>1</sup> Artikelen genummerd met Arabische cijfers verwijzen naar het verdrag; artikelen genummerd met Romeinse cijfers verwijzen naar de Exploitatieovereenkomst.

het landverkeer c.q. tweemaal het minimum-investeringspercentage, waarbij het hoogste percentage bepalend is. (Het minimum-investeringspercentage werd vastgesteld op 0,05 %). De kwestie van het bijstellen van de investeringsaandelen is zodanig geregeld dat men de zekerheid heeft dat men bij bijstelling of opnieuw vaststellen van deze aandelen niet voor extreme verhoging kan komen te staan. Essentieel werd op de conferentie geacht dat voor de beginperiode van de organisatie reeds door de deelnemende landen gezamenlijk een 100 % dekking wordt gegarandeerd en dat men aan de verdeling van deze dekking tussen de deelnemende landen, als neergelegd in de bijlage bij de overeenkomst, gebonden is.

#### *d. De rentabiliteit van het INMARSAT-systeem*

Met betrekking tot de rentabiliteit van een INMARSAT-systeem zijn de nodige studies verricht. Op grond van deze studies is men tot bepaalde resultaten gekomen onder aantekening dat een aantal onbekende factoren meespeelt, vooral omdat deelname van de scheepvaart aanvankelijk op vrijwillige basis zal geschieden. Het gebruik van het systeem is een kwestie van afwegen van extra kosten tegen besparingen en is tevens afhankelijk van de mogelijkheid van wereldwijde toepassing. De extra kosten voor de reders bestaan uit eventueel hogere tarieven dan bij het conventionele communicatiesysteem en uit investeringen in zend- en ontvangapparatuur aan boord van schepen. De wereldwijde toepassing zal een zaak van geleidelijke ontwikkeling zijn. Het zal noodzakelijk zijn om de tarieven in de beginperiode aanzienlijk onder het kostenniveau te stellen om verkeer aan te trekken. Naarmate het verkeer toeneemt dalen geleidelijk de kosten per eenheid gebruik tot men een rendabele exploitatie heeft bereikt welke de organisatie in staat stelt de aanloopverliezen te compenseren en tot rentebetaling op de investeringen over te gaan. De periode tot het volledig «self supporting» zijn van de organisatie is moeilijk van te voren te schatten maar zal zeker niet kort zijn. Men gaat over het algemeen uit van een periode van  $\pm 14$  jaar, een periode overigens waarmede men op de conferentie in het algemeen geen moeite heeft gehad. Zie voor dit onderwerp eveneens hoofdstuk III.

#### *e. De onderhandelingen op de conferentie*

De onderhandelingen zijn moeilijk en tijdrovend geweest. Dit is te verklaren doordat naast de zuivere telecommunicatie-aspecten vooral ook politieke, commerciële en industriële belangen naar voren traden. Een van de voornaamste geschilpunten was de kwestie over het al dan niet mogen aanwijzen van een particuliere onderneming om in plaats van een regering aan een maritiem satellietstelsel uitvoering te geven zonder financiële verantwoordelijkheid van de betrokken regering. Voor de Verenigde Staten en Japan, waar de uitvoering van de communicatie in handen is van particuliere ondernemingen, was het principieel niet mogelijk om als regering aansprakelijk te worden gesteld voor de financiële verplichtingen van dergelijke ondernemingen. Met name de Sovjet-Unie had tegen dit laatste grote bezwaren. De Westeuropese delegaties bleken in dezen een niet te star standpunt in te nemen indien Europese ruimtevaartbelangen de nodige erkenning zouden krijgen:

Voortvloeiend uit het hiervoor genoemde geschilpunt is er niet één alomvattende overeenkomst tot stand gekomen maar zoals eerder vermeld in plaats daarvan een verdrag en een Exploitatieovereenkomst. Het verdrag regelt de juridische en verdragtechnische kwesties terwijl in de Exploitatieovereenkomst voornamelijk artikelen zijn opgenomen die financiële kwesties betreffen.

Voorts is een compromis gevonden voor de verdeling van bevoegdheden tussen de Algemene Vergadering (Artikel 12), toporgaan van de Intergouvernementele Organisatie, en die van de Raad (Artikel 15), toporgaan van de Exploitatie Organisatie.



De Algemene Vergadering van de Organisatie zal open staan voor alle Partijen (Artikel 10) en de Raad wordt samengesteld uit vertegenwoordigers van ondertekenaars op basis van hun investeringsaandeel, waarbij een zekere evenwichtige geografische spreiding moet worden bereikt (Artikel 13). Hoewel de Algemene Vergadering het hoogste orgaan is van de INMARSAT, is de beslissingsbevoegdheid beperkt gehouden (Artikel 12). Daarentegen heeft de Raad ruime bevoegdheid gekregen met name waar het gaat om beslissingen ten aanzien van financiële kwesties (Artikel 15). Dit laatste is zeker gerechtvaardigd aangezien de Raad grotendeels uit vertegenwoordigers van ondertekenaars bestaat welke de grootste investeringsaandelen in de organisatie bezitten (Artikel 13).

Ten slotte zij vermeld dat het artikel betreffende de stemmingsprocedure in de Raad (Artikel 14) het belangrijkste struikelblok is geweest voor het welslagen van de conferentie, met name paragraaf 3 van artikel 14 waarin de stemming nader is geregeld ten aanzien van substantiële zaken. Hiervoor is een meerderheid van stemmen nodig, die tenminste 2/3 vertegenwoordigt van het totale investeringspercentage van de vertegenwoordigers in de Raad.

De Sovjet-Unie, gesteund door andere Oostbloklanden, was van mening dat per vertegenwoordiger in de Raad het investeringspercentage niet hoger dient te zijn dan 20 om een te grote invloed van een land bij het nemen en blokkeren van beslissingen te voorkomen. De Verenigde Staten, gesteund door Japan en een aantal Westeuropese landen, meende dat geen beperking op dit percentage moet worden toegepast, resp. dat het maximum hoger zou moeten liggen. Overeenstemming is bereikt over een tekst die een evenwicht vormt tussen de wens het stemrecht van leden van de Raad tot een bepaald maximum te beperken (25%) en de mogelijkheid om het investeringsaandeel dat tot een groter stemrecht aanleiding heeft gegeven, te verdelen. Indien echter deze verdeling niet plaatsvindt, kan het desbetreffende lid het maximum van 25% overschrijden.

### **III. Resultaten van de werkzaamheden verricht door de commissie van voorbereiding**

De commissie die bij een op de conferentie tot stand gebrachte resolutie werd ingesteld, heeft sedert de laatste zitting van de conferentie in september 1976 een aantal studies verricht ten aanzien van ondermeer de technische normen waaraan de onderdelen van het satelliet-communicatiesysteem dienen te voldoen, de keuzemogelijkheden met betrekking tot de ruimte-sectorfaciliteiten, economische prognoses en organisatorische zaken. Met name is van belang in het hiernavolgende de resultaten te vermelden van een onderzoek naar het toekomstige gebruik van het INMARSAT-systeem en de rentabiliteit ervan. Door twaalf landen die te zamen ongeveer de helft van de wereldhandelsvloot vertegenwoordigen, is een marktonderzoek verricht naar de belangstelling van hun reders voor maritieme satellietcommunicatie. Per land bleek deze belangstelling nogal uiteen te lopen, maar door de resultaten van de marktonderzoeken te integreren is het mogelijk geweest een redelijk beeld te vormen van de gemiddelde te verwachten belangstelling voor de sterk verbeterde, maar ook duurdere, communicatiemogelijkheden die een maritiem satellietstelsel kan bieden. Onderstaande tabel geeft op basis van de hieruit verkregen inzichten per scheepscategorie de mate aan waarin schepen voor satellietcommunicatie zullen worden ingericht.

	Prognose voor de	Prognose voor de	Prognose voor de	
	Nederlandse	Nederlandse	wereldvloot	
	vloot	vloot	1985	1995
	1985	1995		
Passagiersschepen	11,1%	44,4	28,6	47,3
Vrachtschepen	0 %	9,0	5,2	21,6
Containerschepen	4,3%	51,4		
Gestorte ladingsschepen	3,5%	28,6	7,8	31,0
Tankers	3,7%	34,1	11,2	47,7
Vissersschepen	0 %	4,3	0,8	5,9
Installaties op zee	50,0%	66,6	14,7	53,5
Overige	0 %	28,6	17,2	46,9

De financiële opzet van de INMARSAT-organisatie is zodanig dat voor de meeste landen de investeringen zullen worden verricht door de telecommunicatiebedrijven der lid-staten (ook in Nederland). Een dergelijke opzet kent ook de vergelijkbare INTELSAT-organisatie. Deze investeringen moeten door middel van afschrijvingen in de tarieven worden doorberekend, evenals de rentekosten en uiteraard de exploitatiekosten. Op basis van eerdergenoemd marktonderzoek zijn berekeningen gemaakt ten einde na te gaan in hoeverre een dergelijke opzet rendabel kan worden geacht. Uit deze berekeningen blijkt dat na een periode van 12 à 17 jaar een volledig kostendekkend systeem verwacht mag worden. Alle kosten, inclusief geactiveerde aanloopkosten en een vergoeding voor het gebruik van kapitaal van 15% zullen dan zijn gedekt. Een dergelijke opzet steekt gunstig af bij de bestaande maritieme communicatiediensten, die in vrijwel alle landen permanent verliesgevend zijn. Doordat het nieuwe systeem wereldwijd door INMARSAT wordt geëxploiteerd is het mogelijk de tarieven voor het gebruik van het ruimte-segment centraal en kostendekkend vast te stellen. Bij de conventionele communicatiediensten daarentegen worden de tarieven nationaal vastgesteld en is het door de internationale concurrentie, zo niet onmogelijk, moeilijk tot volledige kostendekking te komen. Ondanks de hogere tarieven voor satellietcommunicatie is toch een belangrijk deel van de wereldvloot geïnteresseerd wegens de hogere kwaliteit, directe beschikbaarheid en meerdere faciliteiten die satellietcommunicatie kan bieden. Bovendien biedt het systeem mogelijkheden die nog nader worden onderzocht; genoemd kan daarbij worden een snellere en betere plaatsbepaling en een daarmee verband houdend effectief surveillancesysteem (bij voorbeeld voor schepen met gevaarlijke ladingen).

#### IV. Nederlands lidmaatschap

Eerder werd reeds gewezen op het belang om van Nederlandse zijde deel te nemen aan de INMARSAT-organisatie. In aanvulling hierop moge het volgende worden gesteld.

Een belangrijke overweging voor deelname door Nederland aan INMARSAT is dat daardoor invloed kan worden uitgeoefend op het beleid van deze organisatie, zodat ook op dit gebied de Nederlandse scheepvaart- en havenbelangen kunnen worden behartigd. Dit kan met name van belang zijn wanneer het gaat om wijziging van de dienstverlening, nieuwe dienstverleningen, tariefstellingen e.d. De aan deze deelname verbonden bijdragen behoeven niet als kosten te worden gezien, aangezien verwacht mag worden dat er na verloop van tijd voldoende opbrengsten tegenover zullen staan. Voor het Nederlandse maritieme bedrijf voorkomt Nederlandse deelname het nadeel dat voor het Nederlandse berichtenverkeer gebruik gemaakt zou worden van de in het verdrag en bijbehorende exploitatieovereenkomst voorziene mogelijkheid om voor berichtenverkeer van niet-lid-staten afwijkende (hogere) tarieven in rekening te brengen. Volledigheidshalve dient vermeld dat deze mogelijkheid wordt beperkt door de noodzaak tot het bereiken van

economische levensvatbaarheid van het systeem die uiteraard afhankelijk is van een zo groot mogelijke omvang van het berichtenverkeer; tariefdifferentiatie ten nadele van niet-lid-staten kan derhalve niet al te groot zijn omdat het aantrekken van een voldoende berichtenverkeer zou worden belemmerd.

In het internationale overleg is aan Nederland een voorlopig investeringsaandeel toegekend van 3,5 %. Aanvankelijk lag het in de bedoeling de vaststelling van de voorlopige investeringsaandelen te baseren op schattingen van het te verwachten gebruik. Afhankelijk van de toegepaste berekeningsmethode zou voor Nederland dan 2,3 % à 3,2 % toekomen. Toen het niet mogelijk bleek op deze wijze het totaal van de op te nemen investeringsaandelen op 100 % te brengen, heeft Nederland, evenals de meeste andere belangrijke zeevarende naties, zich bereid verklaard het voorlopige investeringsaandeel te verhogen. Gezien het feit dat een netto-uitgavenplafond is voorzien van \$ 200 mln. betekent de vermelde 3,5 % dat de Nederlandse bijdrage maximaal f 15,4 mln. kan bedragen.

Volgens voorlopige ramingen zou de Nederlandse bijdrage voor de eerste jaren het volgende bedragen:

(inflatie 5%, 1\$ = f 2,20)	1980	1981	1982	1983
Nederlandse bijdrage	f 2,3 mln.	f 2,4 mln.	f 3,1 mln.	f 0,8 mln.

De bovengenoemde bedragen kunnen behalve door andere uitkomsten van het aangenomen inflatiepercentage en de aangenomen wisselkoers van de dollar eveneens wijziging ondergaan door veranderingen in a het investeringsaandeel dan wel in b het netto-uitgavenplafond.

Ad a. Wijziging van het voorlopige investeringsaandeel kan niet buiten de wil van deelnemers om geschieden. Wel moet rekening worden gehouden met de vraag of Nederland bereid zal zijn het percentage van 3,5 verder te verhogen indien vóór 3 juli 1979 mocht blijken dat de voor inwerkingtreding van het verdrag benodigde 95 % van de totale investeringen niet door de deelnemende landen op basis van hun eerder gedane toezeggingen kan worden bereikt. In dat laatste geval zou Nederland bereid moeten zijn het voorlopige investeringspercentage tot maximaal 4 te verhogen.

In het verdrag is overigens voorzien dat de voorlopige investeringspercentages twee à drie jaar na het operationeel worden van het communicatiesysteem aan de hand van het feitelijk gebruik dienen te worden herberekend. Gezien het feit dat eerdergenoemde berekeningen voor Nederland maximaal 3,2 % aangaven, ligt het in de lijn der verwachtingen dat deze herberekening tot daling van het Nederlandse aandeel zal leiden.

Ad b. Het antwoord op de vraag of verhoging van het netto-uitgavenplafond van \$ 200 mln. noodzakelijk zal blijken is in sterke mate afhankelijk van de inkomsten uit tarieven. Bij tegenvallende opbrengsten zal het noodzakelijk zijn na zeven jaar bij de aanschaf van de tweede generatie satellieten het plafond te verhogen.

Het Nederlandse investeringsaandeel zal worden gefinancierd via de begroting van de PTT, die als uitvoerend orgaan zal worden aangewezen. De bijdragen zullen worden ingepast in het investeringsprogramma van de PTT.

Voor hoofdstuk XII van de rijksbegroting kan de totstandkoming van maritieme satellietcommunicatie enige consequenties hebben vanwege de vergoeding die aan de PTT wordt gegeven in verband met dienstverlening ten behoeve van de veiligheid ter zee. Berichtenverkeer verband houdende met de veiligheid ter zee zal echter eerst via satellieten worden geleid na daarna verkregen overeenstemming.



Bestaande conventionele nood-, spoed- en veiligheidsvoorzieningen blijven ingevolge de voorschriften van internationale verdragen terzake voorlopig gehandhaafd, naast de mogelijkheden die het geautomatiseerde satellietcommunicatiesysteem, integraal biedt.

Uiteindelijk zal een deel van de bestaande arbeidsintensieve en daardoor kostbare conventionele veiligheidsvoorzieningen, met name gebaseerd op Morse-telegrafie, kunnen worden vervangen, deels door (semi-)automatische conventionele technieken, deels als onderdeel van satellietcommunicatie. Hiermee is op lange termijn gezien een aanzienlijke bezuiniging mogelijk.

Ten aanzien van extra voorzieningen ten behoeve van de veiligheid in het satellietstelsel zoals toepassing van noodradiobakens, plaatsbepaling en surveillance zal het Nederlandse standpunt zijn dat deze via de tarieven door de gebruikers dienen te worden bekostigd. Samenvattend kan derhalve worden gesteld dat aan de deelneming van Nederland aan de INMARSAT-organisatie op zich geen kosten zullen zijn verbonden voor de begroting van Verkeer en Waterstaat.

## **V. Positie van de Nederlandse Antillen**

Mede gelet op de Nederlands Antilliaanse scheepvaartbelangen acht de regering van de Nederlandse Antillen medegelding van de onderhavige overeenkomsten voor haar land wenselijk. De uitoefening van de rechten en verplichtingen van het Koninkrijk, voortvloeiend uit de overeenkomsten zal in onderling overleg tussen de betrokken Antilliaanse en Nederlandse autoriteiten worden geregeld.

## **VI. Verdere toelichting op de artikelen van het verdrag en van de Exploitatieovereenkomst**

### *a. De artikelen*

Na het bovenstaande behoeven, naar het ons voorkomt, nog slechts de volgende artikelen enige toelichting.

#### *Preambule*

De laatste alinea die op verzoek van de reders, die zich als deelgenoot van het systeem willen zien, werd opgenomen, vestigt er de aandacht op dat een systeem van maritieme satellieten zowel mobiele grondstations, landgrondstations als de ruimtesector omvat, hoewel INMARSAT uitsluitend verantwoordelijk is voor de ruimtesector.

#### *Artikel 5*

Met name de totstandkoming van het derde lid is in grote mate afhankelijk geweest van het vinden van een compromis tussen de delegaties die het commerciële aspect van de organisatie wilden benadrukken en de delegaties die weliswaar aanvaardden dat de organisatie financieel op eigen benen zou moeten kunnen staan, maar moeite hadden met het woord «commercial», dat winst maken impliceert. Het compromis is gevonden door één en ander toe te spitsen op het beheer van de organisatie: het beheer moet geschieden op basis van gezonde economische en financiële uitgangspunten; voor deze uitgangspunten moet de organisatie zich richten naar algemeen aanvaarde commerciële grondbeginselen.

#### *Artikel 7*

Ter zake van dit artikel moge gewezen worden op het tweede lid dat gelezen moet worden in samenhang met de definitie van schip onder f van arti-

kel 1. Op grond van het tweede lid kan de Raad het verdrag van toepassing verklaren op andere zich op zee bevindende constructies, geen schepen zijnde, mits een dergelijke toepassing geen afbreuk doet aan de serviceverlening aan schepen. Zeker zal in de beginperiode van het INMARSAT-systeem met een nog gering gebruik van het systeem door schepen, het toelaten van andere gebruikers dan schepen (bij voorbeeld mijnbouwinstallaties) uit financieel oogpunt bekeken aantrekkelijk zijn.

#### *Artikel 19*

Het derde lid geeft de Raad de bevoegdheid om verschillende tarieven te berekenen voor «leden» en «niet-leden». Deze clausule kan toetreding tot de organisatie gunstig beïnvloeden.

#### *Artikel 21*

Uitgangspunt van het artikel is dat de organisatie zich slechts die rechten op kennis (in de vorm van octrooien, know how of licenties daaronder) mag verwerven, die zij nodig heeft voor de uitvoering van haar taak. Gaat het om kennis opgedaan door een contractant, die werk uitvoert in opdracht van de organisatie, dan blijft deze contractant eigenaar daarvan en zullen de rechten waarover de organisatie heeft te beschikken slechts niet-exclusief zijn. Dit uitgangspunt is uitgewerkt in de eerste vier leden van het artikel.

#### *Artikel 22*

Op de conferentie is besproken of het gewenst zou zijn de aansprakelijkheid jegens derden te regelen, waarbij de gedachten in het bijzonder uitgingen naar het aanvaarden van hoofdelijke aansprakelijkheid van de lid-staten met de organisatie voor schade door ruimte-activiteiten, overeenkomstig het dienaangaande bepaalde in het Verdrag inzake de Internationale Aansprakelijkheid voor schade veroorzaakt door ruimte-objecten 1972. Ten slotte besloot men van een dergelijke regeling af te zien en uitdrukkelijk te bepalen dat zodanige hoofdelijke aansprakelijkheid alleen bestaat, voor zover die voortvloeit uit een ander verdrag, zoals uit genoemd Ruimteverdrag.

Over de vraag of een dergelijke bepaling strikt nodig was kan verschillend worden geoordeeld.

In artikel XI van de Exploitatieovereenkomst zijn de financiële consequenties geregeld van een aansprakelijkheid jegens derden, de interne verdeling en dat zowel betreffende ruimte-activiteiten als niet-ruimte-activiteiten van de organisatie. Die aansprakelijkheid jegens derden zelf kan voortvloeien uit een wet of uit een verdrag, zoals het bovengenoemde Ruimteverdrag. De regeling komt er in het kort op neer dat de organisatie zonodig procedeert en betaalt en dat de lid-staten hun aandeel betalen.

Artikel XII van de Exploitatieovereenkomst sluit iedere aansprakelijkheid uit van de Organisatie en van de lid-staten voortvloeiende uit het verlenen van telecommunicatiediensten.

#### *Artikel 31*

In het artikel is een compromis verwerkt waarbij arbitrage ter zake van het verdrag niet en van de Exploitatieovereenkomst wel verplicht wordt gesteld. De procedure voor de geschillenbeslechting is geheel gebaseerd op die bij de INTELSAT-overeenkomst. In een bijlage bij het verdrag zijn de procedures voor arbitrage bij geschillenbeslechting nader uitgewerkt.

#### *Artikel 33*

Het percentage van 95 is erg hoog en brengt de mogelijkheid met zich mee dat inwerkingtreding van het verdrag belemmerd zou worden. Dit lijkt een

nadelige aangelegenheid, doch aanvaarding van de 95% was noodzakelijk, aangezien vele delegaties hun aanvankelijke investeringspercentage tijdens de conferentie alleen hadden verhoogd om de 100% te bereiken op voorwaarde dat het inwerkingtredingspercentage 95 zou bedragen. Een aantal delegaties, waaronder diverse Oostbloklanden, waren van mening dat het tweede lid overbodig zou zijn en derhalve kon vervallen. Een voorstel van het Verenigd Koninkrijk om het te handhaven verkreeg voldoende meerderheid van stemmen om te worden aanvaard. Met het Verenigd Koninkrijk waren een aantal delegaties het eens dat opname van het tweede lid in het verdrag een zachte druk betekent voor regeringen om zo spoedig mogelijk over te gaan tot het nationaal vaststellen van het investeringspercentage en tot het in werking stellen van de ratificatieprocedure.

#### *Artikel 34*

Wijzigingen van het verdrag worden aangenomen door de Algemene Vergadering, en komen dus tot stand door middel van een besluit van een (organen van een) volkenrechtelijke organisatie. Voor het van kracht worden van de wijzigingen – voor alle partijen – is echter vervolgens aanvaarding door twee-derde van de lid-staten vereist. Dit aanvaarden is een rechtshandeling waardoor (eraan medegewerkt wordt dat) het Koninkrijk wordt gebonden aan een (wijziging van een) overeenkomst, en is dus gelijk te stellen aan bekrachtiging in de zin van artikel 60, tweede lid, van de Grondwet. Tot deze aanvaardingen voor het Koninkrijk zal dan ook ingevolge genoemde grondwetsbepaling niet kunnen worden overgegaan dan nadat de wijzigingen parlementair zullen zijn goedgekeurd. Het kan zich echter voordoen dat het Koninkrijk bepaalde wijzigingen niet of nog niet heeft aanvaard en dat deze toch ook voor het Koninkrijk verbindend worden, nl. doordat zoveel andere lid-staten de wijzigingen hebben aanvaard dat de vereiste tweederde meerderheid is bereikt. Als zich dat voordoet is niet alsnog parlementaire goedkeuring van de wijzigingen vereist, aangezien, doordat het vereiste van aanvaarding is komen te vervallen, artikel 67 van de Grondwet, betreffende besluiten van (organen van) volkenrechtelijke organisaties, dan van toepassing is. De binding vloeit in zo'n geval niet voort uit een nadere rechtshandeling van het Koninkrijk met betrekking tot het besluit, maar uit de bepaling van het verdrag die de binding voor de niet aanvaardende staten voorschrijft. Het voorgaande geldt ook met betrekking tot wijzigingen van de Exploitatieovereenkomst, aangezien in artikel XVIII daarvan een gelijksoortige regeling is neergelegd.

#### *b. De artikelen van de Exploitatieovereenkomst*

Een nadere toelichting op de artikelen van de Exploitatieovereenkomst wordt niet nodig geacht. Gemeend wordt dat de tekst van de artikelen voor zich spreekt en waar dit niet het geval zou zijn, wordt voor toelichting in het vorenstaande voorzien.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
D. S. Tuijnman

De Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,  
N. Smit-Kroes

De Staatssecretaris van Buitenlandse Zaken,  
D. F. van der Mei